

MARTEDÌ, 02 LUGLIO 2013

Pagina IV - Firenze

Tramvie, se la metropoli fa la forza

D'Angelis: collegarle con l'hinterland, unica chance per avere i fondi Ue**SIMONA POLI**

TRAMVIE taglia XXL, a dimensione extraurbana. Le uniche capaci di intercettare i fondi europei destinati alle città metropolitane secondo il sottosegretario a Infrastrutture e trasporti Erasmo D'Angelis, ieri ad un incontro sulle opere pubbliche organizzato dal Pd. «A Firenze ci troviamo in un'impasse, non per colpa del Comune ma perché sia sul versante dell'Alta velocità che su quello della tramvia, due opere progetti strategici e non rinviabili, siamo fermi perché sono andate in tilt le aziende che hanno vinto le gare di appalto». Come aggirare l'ostacolo? Il governo ha un'idea precisa a questo riguardo. «Bisogna superare questa fase di criticità e iniziare i lavori», dice D'Angelis. E il ministero è interessato a intervenire anche con finanziamenti sulle 14 aree metropolitane italiane che sono in ritardo rispetto al resto dell'Europa, specie per quanto riguarda tramvie e metropolitane».

Quindi bisogna fare presto e pensare "in grande". Per D'Angelis «è necessario ragionare in termini di area metropolitana perché altrimenti con i localismi non se ne esce più. Gli unici investimenti di interesse per la cosiddetta "cura del ferro" si realizzano sulle dimensioni extraurbane. Per questo è particolarmente interessante l'ipotesi studiata da Palazzo Vecchio di costruire una metropolitana che possa sottoattraversare la città collegando l'aeroporto, la nuova stazione Foster dell'Alta velocità, raggiungendo addirittura Bagno a Ripoli. E' poi validissima anche l'idea della Regione di collegare la tramvia da Peretola con Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato».

Da parte sua il presidente toscano Enrico Rossi punta a salvare i finanziamenti già in campo che rischiano di perdersi. «La Regione », annuncia, «chiederà una proroga a Bruxelles fino al 2019 per evitare di perdere i 36 milioni

a disposizione delle linee 2 e 3 della tramvia fiorentina. Chiederò che vengano mantenuti per ultimare le opere entro il 2019, ho già parlato con vari dirigenti comunitari e mi hanno spiegato che questo è possibile a patto di presentare una documentazione dettagliata sui motivi per cui i lavori non sono stati realizzati. Ovviamente », precisa, «va confermata

la scelta strategica di costruire entrambe le linee. Su questo ci impegneremo a fondo, a condizione di stringere un patto di ferro con il Comune di Firenze in modo da evitare altre figuracce. Se il patto ci sarà potremo da subito individuare i fondi necessari in quelli del settennato 2013-2020». Rossi però guarda più in là e pensa ad una vera e propria

svolta urbanistica, di cui la Regione si fa promotrice. «Abbiamo bisogno di una robusta rivisitazione ideologica sull'idea di sviluppo che va basata il più possibile sulla pedonalizzazione delle città e sullo sviluppo a volumi zero. In più», aggiunge Rossi, «occorre puntare su piste ciclabili, tramvie e treni per rendere le città più vivibili. E su questo la sinistra deve

dare battaglia». Rossi invita i Comuni a «servirsi della Regione come di uno strumento legislativo a disposizione dei sindaci, a cominciare da quello di Firenze, per realizzare questa svolta di governo urbanistico. Non antagonismi, quindi, ma piena e totale collaborazione».

La prima risposta che arriva però non è proprio in sintonia.

Renzi manda a dire a Rossi sulla tramvia: «Non è affatto vero che si rischi di perdere i fondi europei, lo stesso Rossi lo ha detto pubblicamente. Questa è solo una storiella. Con i fondi per le città metropolitane potrebbero arrivare a Firenze 200 milioni di euro, utili per la tramvia e il sottoattraversamento

».

© RIPRODUZIONE RISERVATA